



## **Gemeinde Ainring Landkreis Berchtesgadener Land**

### **Bebauungsplan mit Grünordnungsplan „Am Bahnhof in Mitterfelden“**

# **Begründung**

Der Gemeinderat beschloss in seiner Sitzung am 27.02.2018 die Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnungsplan „Am Bahnhof in Mitterfelden“.

Dieser Begründung liegt der Bebauungsplanentwurf der Magg Architekten Partnerschaft mbB, Laufener Straße 55, 83395 Freilassing, in der Fassung vom 27.02.2018, geändert am 07.05.2018, geändert am 06.08.2018, zuletzt geändert am 18.09.2018 zugrunde.

#### **I. Geltungsbereich:**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes mit einer Größe von ca. 1,24 ha liegt am nördlichen Ortsrand von Mitterfelden in Bahnhofsnähe. Vom Geltungsbereich erfasst sind die Grundstücke Fl.Nr. 2194/2, 2195/3, 2195/5, 2196 und 2195/Teilfläche jeweils der Gemarkung Ainring.

#### **II. Anlass, Ziele und Zweck der Planung**

In der Gemeinde Ainring besteht ein erheblicher Bedarf an Wohnraum, sowohl im Bereich von Mietwohnungen als auch bei Wohnungseigentum.

Im Ortsteil Mitterfelden bestehen nennenswerte Geschößwohnungsbauten im Quartier südlich der Salzburger Straße zwischen der Kirchenwegstraße und der Bahnlinie Freilassing-Berchtesgaden (Wohnbaugenossenschaft), westlich des neuen Planbereiches an der Salzburger Straße sowie im nördlichen Teil von Mitterfelden.

Für den Bereich des bestehenden Geschößwohnungsbau südlich der Salzburger Straße konnte mit der Aufstellung des Bebauungsplanes „Mitterfelden Süd-Ost“, trotz großer immissionsschutzrechtlicher Probleme, bereits eine erhebliche Nachverdichtung erreicht werden. Die ansonsten genannten Bereiche mit Geschößwohnungsbau eignen sich aufgrund der umliegenden Bebauung nicht für eine Nachverdichtung.

Die weiteren Wohnquartiere in Mitterfelden sind durch eine relativ kleinteilige Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern geprägt. Diese Bereiche sind städtebaulich für eine Nachverdichtung nur in einem sehr geringen Umfang geeignet, keinesfalls aber für den angestrebten Geschößwohnungsbau.

Nachdem für einen Geschößwohnungsbau gut geeignete Grundstücke am nördlichen Ortsrand von Mitterfelden in nur rd. 100 m Entfernung vom Bahnhof Ainring/Mitterfelden angeboten wurden, beschloss der Gemeinderat in seiner Sitzung am 27.02.2018, für diese Grundstücke die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung von

dringend benötigten Miet- und Eigentumswohnungen zu schaffen. Es sollen 12-16 Mietwohnungen und ca. 45-50 Eigentumswohnungen entstehen. Hinsichtlich des Immissionsschutzes darf auf Ausführungen unter Punkt VI dieser Begründung verwiesen werden.

Im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Bebauungsplanes wird auch in die 64. Änderung des unmittelbar angrenzenden Bebauungsplanes Mitterfelden eingegriffen, was vom Gemeinderat in der vorgenannten Sitzung ebenfalls beschlossen wurde. In diesen Bereichen wird der alte Bebauungsplan durch den Bebauungsplan „Am Bahnhof in Mitterfelden“ verdrängt bzw. überschrieben, die übrigen Bereiche der 64. Änderung gelten weiter. Dies betrifft einen Teil der neuen Erschließungsanlage im Neubaubereich.

Eine zusätzliche Bebauung entsteht in diesen Bereichen nicht, die zulässige Bebauung wird dadurch in Abstimmung mit dem Grundeigentümer geringfügig eingeschränkt.

### **III. Verfahren (beschleunigtes Verfahren, § 13 b BauGB)**

Die Aufstellung des neuen Bebauungsplanes „Am Bahnhof in Mitterfelden“ erfolgt auf der Grundlage des § 13 b BauGB.

Der Neuaufstellungsbereich einschließlich der kleinen Änderungsbereiche des angrenzenden Bebauungsplanes umfasst eine Fläche von ca. 12.440 m<sup>2</sup>. Der Planbereich schließt unmittelbar an die bestehende Bebauung an (§ 13 b Satz 1 letzter Halbsatz BauGB).

Die im Bebauungsplan festgesetzten überbaubaren Flächen (GR1) i.S. § 19 Abs. 2 BauNVO betragen insgesamt ca. 3.170 m<sup>2</sup>. Sie liegen damit deutlich unter der Flächenbegrenzung von 10.000 m<sup>2</sup> des § 13 b Satz 1 BauGB.

Der Neuaufstellungsbereich umfasst ausschließlich bisher intensiv landwirtschaftlich genutzte Grundstücke. Durch das Verfahren nach § 13 a i. V. mit § 13 b BauGB ist eine Umweltprüfung bzw. ein Umweltbericht nicht erforderlich und die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ist nicht anzuwenden. Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b BauGB genannten Schutzgüter.

Schutzgebiete, z. B. nach nationalem oder europäischem Naturschutzrecht, nach Wasserrecht oder Denkmalschutz sind im Geltungsbereich und seinem Einflussbereich nicht vorhanden.

Die gem. § 4 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen sind aufgrund eines Beschlusses des 2. Senats des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 9.5.2018 (AZ: 2 NE 17.2528) auszuschließen.

Die Entscheidung des VGH hat keine Auswirkungen auf die vorliegende Planung, weil derartige Nutzungen im Planbereich ohnehin nicht vorgesehen sind.

**Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens gem. § 13 b i. V. m. § 13 a BauGB ist damit zulässig.**

#### Anpassung des Flächennutzungsplanes

Der Planbereich ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan im Wesentlichen als „Fläche für die Landwirtschaft, nur kleine Teile als „allgemeines Wohngebiet“ (WA) bzw. „Mischgebiet“ (MI) “ dargestellt.

Der Flächennutzungsplan wird gem. § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.

### **IV. Begründung der Festsetzungen**

#### IV/1 Zahl der Geschoße

Die 2-geschossig festgesetzte Bebauung der Baufenster IV und V schließt die bestehende, ebenfalls 2-geschossige Bebauung südlich des Planbereiches ab. Sie soll auch

die bereits bestehende Bebauung vor dem Heranrücken der 3-geschossigen Bebauung schützen.

Für die weiteren neuen Baufenster wird eine 3-geschossige Bauweise zugelassen. Damit sollen die zur Verfügung stehenden Grundstücksflächen max. genutzt werden. Durch die Festsetzung einer rel. geringen Dachneigung von max. 22° ist zwar ein DG-Ausbau nicht möglich, es ist aber sichergestellt, dass die Firsthöhe der Wohngebäude in einem vertretbaren Rahmen bleibt.

Eine 4-geschossige Bauweise wäre nach Auffassung der Gemeinde städtebaulich überzogen und nicht vertretbar.

#### IV/2 Abstandsflächen

Entsprechend den Anregungen aus der erfolgten Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB wurden die Baugrenzen für das künftige Gebäude auf der Baufl.Nr. III so weit wie möglich nach Westen verschoben um für diesen Baukörper einen größeren Abstand zur Bahnlinie zu erhalten.

Um das städtebauliche Ziel, durch die Ausrichtung der ost-west verlaufenden Baukörper (Baufl.Nr. II und III) für die betroffenen Wohnungen eine unverbaute Südausrichtung und damit eine hohe Wohnqualität zu sichern (Art. 81 Abs. 1 Nr. 6 BayBO), wird der Baukörper auf der Baufl.Nr. II entsprechend verschoben. Auf diese Weise kann die, ansonsten entstehende Überschneidung der beiden Baukörper und eine entstehende Verschattung für den westlichen Teil des Wohngebäudes auf der Baufl.Nr. III vermieden werden.

#### IV/3 Nebenanlagen (§ 14 BauNVO)

Die Festsetzung, dass bauliche Anlagen im Sinne von § 14 BauNVO auch außerhalb der Baufenster bis zu einer Gesamtfläche von 80 m<sup>2</sup>/Baulandfläche zulässig sind, wird damit begründet, dass ebenerdig erreichbare Müll- und Fahrradhöfen im Mietwohnungsbau dringend erforderlich sind um Fahrräder, Kinderwagen usw., sowie Mülltonnen geordnet unterzubringen. Die überbaute Fläche wird der GR 2 angerechnet.

Die festgesetzte 3-geschossige Bauweise auf den Baulandflächen A und B schafft die Voraussetzung entsprechend dem städtebaulichen Ziel, möglichst viele neue Wohnungen zu schaffen. Damit einher geht natürlich ein erheblicher Stellplatzbedarf, der zum Teil oberirdisch, zum Teil in Tiefgaragen nachgewiesen wird. Trotz der platzsparenden Planung

- die oberirdischen Stellplätze sind so weit wie möglich auf den Tiefgaragen vorgesehen
- die Tiefgaragen werden so weit wie möglich in die Kellerbereiche der Wohngebäude integriert

lassen sich Überschreitungen der zulässigen Flächen i.S. § 19 Abs. 4 BauNVO nicht vermeiden.

Durch die Festsetzung, den Versiegelungsgrad auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken und weitgehend versickerungsfähiges Belagsmaterial zu verwenden, sollen die Auswirkungen der Überschreitung möglichst geringgehalten werden.

### **V. Natürliche Grundlagen**

Das Gelände zwischen Kirchenwegstraße und dem Weg entlang der Bahntrasse ist zwar eben, liegt jedoch gegenüber dem südlichen Grundstück Flur-Nr. 2195 und den beiden vorgenannten Straßen um ca. 50-70 cm tiefer. Die Geländehöhen bewegen sich von 432,0 üNN im Süden und entlang der Straßen auf 431,0 üNN im nordöstlichsten Teil des Plangebietes. Die neu zu errichtenden Erschließungsstraßen sollten niveaugleich an die vorhandene Erschließung angebunden werden, aus diesem Grunde wird die Höhenfestsetzung der geplanten Gebäude auf diese neuen Erschließungsstraßen abgestimmt. Das angrenzende Gelände muss an die geplanten Gebäude entsprechend angeböschert werden, freiliegende Kellerfenster oder Sockelgeschosse werden in den Festsetzungen bewusst ausgeschlossen.

Der geologische Untergrund besteht aus spät- bis postglazialen Flussablagerungen und wird teils von gering mächtigen bindigen Deckschichten überlagert.

Im Rahmen der im benachbarten Bebauungsplangebiet „Polzeischule“ durchgeführten Baugrunderkundungen wurde bis zur maximalen Schürftiefe von 3,6 m kein Grund- oder Schichtwasser angetroffen. Auf Basis der Werte der nächstgelegenen Grundwassermessstellen wird im Bebauungsplangebiet „Polzeischule“ von einem Bemessungswasserstand von ca. 426,5 m üNN ausgegangen, dieser Wert dürfte auch für das betreffende neue Baugebiet „Am Bahnhof in Mitterfelden“, in unmittelbarer Nachbarschaft zur „Polzeischule“, zutreffend sein. Aufgrund des großen Flurabstandes und der bedingten Durchlässigkeit der Deckschichten ist die Empfindlichkeit des Grundwasserkörpers gegenüber Stoffeinträgen als gering zu beurteilen. Fließgewässer sind im Geltungsbereich nicht vorhanden.

Klimatisch besitzt das Planungsgebiet ebenfalls keine besondere Bedeutung, da es nicht in einer wichtigen Austauschbahn für Kalt- oder Frischluft liegt. Die Freifläche wirkt zwar grundsätzlich thermisch ausgleichend, im Hinblick auf die Lage im ländlichen Umfeld ist diese Wirkung jedoch nicht von besonderer Relevanz.

Für gefährdete Pflanzen- und Tierarten und ihre Lebensräume ist durch die bisherige intensive landwirtschaftliche Nutzung keine höhere Bedeutung erkennbar.

## **VI. Immissionsschutz**

Der Empfehlung des Landratsamtes (Immissionsschutzbehörde) folgend, wird der auf der Parzelle III geplante Geschosswohnungsbau um vier Meter gekürzt (die östliche Baugrenze entsprechend nach Westen verschoben).

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans "Am Bahnhof in Mitterfelden" durch die Gemeinde Ainring wurde durch das Sachverständigenbüro "hooock farny ingenieure", Am Alten Viehmarkt 5, 84028 Landshut, mit Datum vom 14.06.2018 ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Dabei wurden Lärmprognoseberechnungen zur Beurteilung der Geräuschimmissionen durchgeführt, die im Plangebiet durch den Schienenverkehr auf der im Osten vorbeiführenden Bahnlinie Freilassing – Bad Reichenhall einerseits und durch den Straßenverkehr auf der ebenfalls im Osten der Planung verlaufenden Bundesstraße B 20 andererseits hervorgerufen werden. Die Berechnungen erfolgten für den Straßenverkehrslärm gemäß den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90" auf Grundlage derjenigen Verkehrsbelastung, die im Verkehrsmengen-Atlas 2015 der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr an der relevanten Zählstellennummer der B 20 angegeben ist und die unter Berücksichtigung einer Verkehrszunahme von ca. 24 % als Planungshorizont für das Jahr 2035 hochgerechnet wurde. Für den Schienenverkehrslärm wurden die Berechnungen nach den Vorgaben der "Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03" (1990) unter Anwendung des Schienenbonus durchgeführt. Die in Ansatz gebrachten Zugzahlen wurden von der Deutsche Bahn AG mit Datum vom 03.06.2016/24.04.2017 mitgeteilt und stellen auf das Prognosejahr 2025/2030 ab.

Gemäß dem Rundschreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr müssen Bauleitplanverfahren, die nach dem 01.01.2015 eingeleitet wurden, zwar den Wegfall des sogenannten "Schienenbonus" berücksichtigen. Dieser Bonus in Form eines Pegelabschlags in Höhe von  $S = -5 \text{ dB(A)}$  wurde seit jeher zur Berücksichtigung der subjektiv vermeintlich geringeren Störwirkung von Schienenverkehrslärm im Vergleich zu Straßenverkehrslärm subtrahiert, die Anwendung ist in der Schall 03 in der Fassung von 1990 geregelt. Aufgrund des 11. Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 02.07.2013 entfällt dieser Schienenbonus seit dem 01.01.2015 beim Bau und der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen und

Magnetschwebebahnen. Für Straßenbahnen wird diese Änderung ab 01.01.2019 gelten.

Die Anwendung des Schienenbonus bei kommunalen Bauleitplanungen ist jedoch trotzdem möglich, da sich der Wegfall des Schienenbonus bisher allein aus einer Änderung der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) und des § 43 Abs. 1 Satz 2 und 3 der neuen Fassung des BImSchG ergibt, beide Normen jedoch nicht unmittelbar auf die kommunale Bauleitplanung anwendbar sind und die Gesetzesnovelle daher keine Auswirkungen auf Bauleitplanverfahren hat. Auch die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau), die primär als Beurteilungsmaßstab bei städtebaulichen Planungen anzuwenden ist, verweist in Nr. 2 auf die Anlage 2 zur alten Fassung der 16. BImSchV und damit auf die alte Fassung der Schall 03, sodass der darin genannte Schienenbonus bei Anwendung der DIN 18005 weiterhin zu berücksichtigen ist. Außerdem liegen der Abschaffung des Schienenbonus keine Erkenntnisse zugrunde, wonach der Pegelabschlag zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen geführt hätte. Somit kann es – auch nach Rechtsprechung des BayVGH - jedenfalls nicht abwägungsfehlerhaft sein, bei der Ermittlung der Beurteilungspegel im Einwirkungsbereich von Bahnlinien von der Geltung des Schienenbonus auszugehen. Denn eine Erwägung, von der sich der Bundesgesetzgeber Jahrzehnte lang hat leiten lassen, kann nicht zu einem Abwägungsfehler im Rahmen der Bauleitplanung führen.

Darüber hinaus gilt der Wegfall des Schienenbonus ausschließlich für neue Planfeststellungsverfahren oder Planänderungen an Bahnlinien. Ein Verständnis, wonach sich die Übergangsregelungen auf Bauleitplanverfahren im Geräuscheinwirkungsbereich von Bahnlinien beziehen, widerspricht dem ausdrücklichen Wortlaut der novellierten 16. BImSchV, die von "Planfeststellungsverfahren" und "Auslegung des Plans" sprechen. Schließlich geht auch aus der Begründung zur Verordnung der Änderung der 16. BImSchV hervor, dass der Schienenbonus nach wie vor anzuwenden ist und nur unter den in § 43 Abs. 1 Satz 2 und 3 der neuen Fassung des BImSchG genannten Bedingungen keine Berücksichtigung mehr findet. Auswirkungen auf die kommunale Bauleitplanung sind in der Gesetzesbegründung weder erwähnt, noch von der Zielsetzung her beabsichtigt gewesen. Anlass für die Abschaffung des Schienenbonus waren vielmehr die hohen Zuwächse beim Schienengüterverkehr, neue Betriebsformen wie Hochgeschwindigkeitsverkehr sowie generell dichtere Zugfolgen. Wenn also eine fragliche Bahnlinie nicht von den Entwicklungen betroffen ist, die Auslöser der Abschaffung des Schienenbonus war, darf nach dem ausdrücklichen Willen des Gesetzgebers auch im Rahmen der 16. BImSchV der Schienenbonus weiter angewandt werden.

Die so ermittelten Beurteilungspegel aus Straßen- und Schienenverkehrslärm wurden energetisch aufsummiert und mit den im Beiblatt 1 zu Teil 1 der DIN 18005 genannten Orientierungswerten und im Rahmen des Abwägungsprozesses mit den um 4 dB(A) höheren Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV verglichen, um zu überprüfen, ob der Untersuchungsbereich der vorgesehenen Nutzungsart zugeführt werden kann, ohne die Belange des Lärmimmissionsschutzes im Rahmen der Bauleitplanung zu verletzen. Die Berechnungsergebnisse sind auf Lärmbelastungskarten im Anhang des schalltechnischen Gutachtens dargestellt. Nachdem gemäß dem o.g. Rundschreiben in die gemeindliche Abwägung über den Bauleitplan gemäß § 1 Abs. 7 als Beurteilungsmaßstab für den Lärm auch derjenige Pegel eingestellt werden soll, der sich ohne Anwendung des Schienenbonus ergibt, wurden die Berechnungen zusätzlich nach den Vorgaben der "neuen" Schall 03 ermittelt. Auch hierfür sind die Ergebnisse auf Lärmbelastungskarten im Gutachten abgebildet.

Der tagsüber anzustrebende Orientierungswert  $OW_{WA,Tag} = 55 \text{ dB(A)}$  wird nahezu flächendeckend eingehalten. Lediglich im Osten des Plangebiets treten Überschreitungen um 3 - 4 dB(A) auf, die sich bis zu einer Tiefe von ca. 25 Metern in die Parzellen III und V hinein erstrecken. In den Bereichen im Anschluss an die Süd- und Westfassaden der hier geplanten Wohngebäude, die aus Gründen der Besonnung primär als

schutzbedürftige Außenwohnbereiche (z.B. Terrassen, Balkone) dienen werden, ist aufgrund des größeren Abstands zur Bahnlinie hingegen nur mehr abschnittsweise mit geringen Orientierungswertüberschreitungen um 1 – 2 dB(A) zu rechnen. Weil tagsüber so mit

eine der vorgesehenen Nutzung angemessene Aufenthaltsqualität im Freien vorherrscht, sind keine Festsetzungen bzw. Maßnahmen zum Schallschutz notwendig.

In der Nachtzeit stellt sich die Verkehrslärmbelastung auf Höhe der Obergeschosse naturgemäß wesentlich ungünstiger dar, als tagsüber in den Außenwohnbereichen. So sind insbesondere die auf den Parzellen III und V geplanten Wohngebäude an drei Seiten von teilweise erheblichen Verletzungen des nachts anzustrebenden Orientierungswerts  $OW_{WA,Nacht} = 45 \text{ dB(A)}$  um bis zu 12 dB(A) betroffen. Aufgrund der schalltechnisch ungünstigen Baukörperstellung senkrecht zur Bahnlinie können die Gebäude keine wirkungsvolle Eigenabschirmung entfalten, sodass die Verkehrslärmimmissionen weit in das Plangebiet eindringen und auch die auf den Parzellen II und IV geplanten Wohngebäude erfassen. Einzig vor deren vom Schienenverkehrslärm abgewandten Westfassaden werden die städtebaulichen Schallschutzziele erreicht. Problemlos stellt sich die nächtliche Verkehrslärmbelastung hingegen auf der Parzelle I dar: Aufgrund des größeren Abstands zur Bahnlinie ist hier eine gesicherte Orientierungswerteinhaltung zu verzeichnen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen (d.h. Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Bahnlinie) kommen im vorliegenden Fall nicht zur Minderung der nächtlichen Beurteilungspegel in Betracht, weil diese zum einen eine unverhältnismäßige Höhenentwicklung aufweisen müssten, um auch auf Höhe der ersten und zweiten Obergeschosse eine spürbare Pegelminderung zu erzielen. Zum anderen müssten sie über den Geltungsbereich der Planung hinaus nach Norden und Süden fortgesetzt werden, um den Flankeneintrag aus diesen Richtungen zu unterbinden.

Nachdem die Wohngebäude auf den Parzellen II – V an drei Seiten – und davon insbesondere vor den für die Besonnung wichtigen Südfassaden - von Orientierungswertüberschreitungen betroffen sind, wäre auch die Festsetzung einer lärmabgewandten Grundrissorientierung nicht zielführend und es muss daher auf passiven Schallschutz mit einer Festsetzung von lärmgedämmten Belüftungssystemen für die dem Schlafen dienenden Räume zurückgegriffen werden. Für die vom Verkehrslärm am stärksten betroffene Ostfassade des Wohngebäudes auf der Parzelle III wird außerdem festgesetzt, dass hier keine Außenwandöffnungen (z.B. Fenster, Türen) zu liegen kommen dürfen, die zur Belüftung von Schlaf- oder Kinderzimmern notwendig sind. Weiterhin wird über die Festsetzungen der rechnerische Nachweis des Schallschutzes im Hochbau nach DIN 4109 (2016) gefordert, so dass sichergestellt ist, dass die Schalldämmungen der Außenbauteile der Wohnhäuser (insbesondere die Fenster) für den vorgesehenen Schutzzweck ausreichend dimensioniert sind.

Die Berechnung nach den Vorgaben der "neuen" Schall 03 ohne Anwendung des Schienenbonus liefert erwartungsgemäß höhere Beurteilungspegel, die sich während der Tagzeit auf den ungünstigsten Parzellen III und V in Abhängigkeit von der Geschossebene in einer Größenordnung von 55 – 62 dB(A) bewegen. Insbesondere die an die Ostfassaden dieser Wohngebäude anschließenden Bereiche - auf der Parzelle III abschnittsweise auch vor der Südfassade - sind von relevanten Orientierungswertüberschreitungen betroffen. Weil hier auch der um 4 dB(A) höhere Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV, den der Gesetzgeber beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Verkehrswegen als Kennzeichen gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und als zumutbar ansieht, verletzt wird, müssten hier geeignete Maßnahmen zum Schutz der Freiflächen getroffen werden. Nachdem die Bereiche im Anschluss an die Ostfassaden für die Besonnung weniger wichtig sind, könnte hier das Entstehen schutzbedürftiger Außenwohnbereiche generell ausgeschlossen werden oder es müssten bauliche Maßnahmen (z.B. Erhöhung der Brüstung an Balkonen, Verglasungen, verschiebbare Glaselemente, Lärm-

schutzwände unmittelbar an den zu schützenden Bereichen) ergriffen werden, die sicherstellen, dass zumindest der geltende Immissionsgrenzwert eingehalten wird. Auf den übrigen Parzellen wird der tagsüber anzustrebende Orientierungswert eingehalten bzw. nur geringfügig überschritten.

In der Nachtzeit herrschen mit Beurteilungspegeln bis zu 61 dB(A) vor der Ostfassade des Wohngebäudes auf der Parzelle III nochmals um 4 dB(A) höhere Überschreitungen des anzustrebenden Orientierungswertes vor. Die auf den Parzellen II – V geplanten Wohngebäude sind dabei jedoch – mit Ausnahme der Nordfassade des Wohnbaukörpers auf der Parzelle II - an nicht mehr Fassaden von Orientierungswertüberschreitungen betroffen, als bei der Berechnung mit Anwendung des Schienenbonus. Deshalb wäre selbst dann kein umfangreicherer passiver Schallschutz in den Bebauungsplan aufzunehmen, wenn die Dimensionierung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen auf Grundlage der nach der "neuen" Schall 03 ohne Anwendung des Schienenbonus ermittelten Beurteilungspegel erfolgen würde. Einzig im Umgang mit den erhöhten Verkehrslärmimmissionen vor der Ostfassade des Wohnbaukörpers auf der Parzelle III wäre die Festsetzung einer strikt lärmabgewandten Grundrissorientierung vorteilhaft, um sicherzustellen, dass keiner der neu entstehenden Immissionsorte einer Gefahr schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ausgesetzt wird – was jedenfalls bei nächtlichen Beurteilungspegeln über 60 dB(A) nicht ausgeschlossen werden kann.

Selbstredend sind aktive Schallschutzmaßnahmen passivem Schallschutz zwar grundsätzlich vorzuziehen. Im vorliegenden Fall würde jedoch auch die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Bahnlinie mit einer Höhe von vier Metern nichts daran ändern, dass die Wohngebäude auf den Parzellen II – V auf Höhe der Obergeschosse von deutlichen Orientierungs- und auch Immissionsgrenzwertüberschreitungen – und dies an drei Seiten - betroffen sind und dass demnach keine lärmabgewandte Grundrissorientierung praktiziert werden kann. Daneben stünden die Kosten derartiger aktiver Schallschutzmaßnahmen nicht im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Die Bahnlinie Freilassing – Bad Reichenhall ist nicht von den Entwicklungen betroffen, die Auslöser für die Abschaffung des Schienenbonus waren. Auf dieser Strecke verkehren weder Hochgeschwindigkeitszüge, noch ist eine relevante Zunahme des Güterverkehrs zu erwarten. Mit einer Verdichtung der Zugfolgen ist ebenfalls nicht zu rechnen, sodass zu Recht davon auszugehen ist, dass Schienenverkehrslärm auch weiterhin in höherem Maße zumutbar ist, als Straßenverkehrslärm. War die Lärmbelastung für eine an eine Bahnstrecke heranrückende Wohnbebauung bisher – also unter Anwendung des Schienenbonus – zumutbar und konnten Konflikte mit den Anforderungen an den Schallschutz durch geeignete Maßnahmen bzw. Festsetzungen auf der Ebene der Bauleitplanung gelöst werden, dann gilt dies aus rechtlicher Sicht auch in Zukunft. Deshalb und aus den eingangs genannten Gründen setzt sich die Gemeinde Ainring über die höheren Beurteilungspegel, die die Berechnung gemäß den Vorgaben der "neuen" Schall 03 liefert, im Rahmen der Abwägung hinweg. Einzig bei dem auf der Parzelle III geplanten Wohnbaukörper wird aufgrund der Tatsache, dass hier die Gefahr schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm besteht, von dieser Vorgehensweise abgewichen und mit der Festsetzung einer strikt lärmabgewandten Grundrissorientierung (d.h. keine Außenwandöffnungen schutzbedürftiger Aufenthaltsräume in der Ostfassade des Wohngebäudes auf der Parzelle III) eine strengere Schallschutzmaßnahme in den Bebauungsplan aufgenommen, als es nach der Berechnung nach der "alten" Schall 03 notwendig wäre. Mit den beschriebenen Festsetzungen wird den Belangen des Lärmimmissionsschutzes im Rahmen der Bauleitplanung angemessen Rechnung getragen. Die ermittelte Verkehrslärmbelastung wurde sachgerecht abgewogen und ist aus Sicht des Planungsträgers zumutbar.

Außerdem wurden Prognoseberechnungen zur Ermittlung der Lärmimmissionen durchgeführt, die im Geltungsbereich durch den Betrieb der Haslauer GmbH im Süden der

Planung hervorgerufen werden. Die auf Grundlage der erhaltenen Betreiberangaben und der durchgeführten Schallpegelmessungen prognostizierten Beurteilungspegel wurden mit den im Beiblatt 1 zu Teil 1 der DIN 18005 für ein allgemeines Wohngebiet genannten Orientierungswerten verglichen, um zu überprüfen, ob der Untersuchungsbereich der vorgesehenen Nutzungsart zugeführt werden kann, ohne die Belange des Lärmimmissionsschutzes im Rahmen der Bauleitplanung zu verletzen. Die Berechnungsergebnisse sind auf farbigen Lärmbelastungskarten im Anhang des schalltechnischen Gutachtens dargestellt. Das Gutachten kommt zu dem Fazit, dass das Heranrücken der schutzbedürftigen Nachbarschaft keine Gefährdung des Bestandsschutzes dieser Nutzung mit sich bringt. Weitergehende Maßnahmen, als sie zum Schutz vor den erhöhten Verkehrslärmimmissionen festgesetzt werden, sind daher nicht notwendig.

#### Elektrosmog

Die Deutsche Bahn hat hinsichtlich der elektromagnetischen Gesamtbelastung aus den Bahnstromanlagen auf die, in der sechszwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder-26. 8/mSchV) genannten Grenzwerte für elektrische Feldstärke und magnetische Flussdichte verwiesen. Für den Bereich, für den die Deutsche Bahn die Zustimmung zur Bebauung gibt, werden die Grenzwerte von der 110-kV-Bahnstromleitungen eingehalten (Stellungnahme der DB Energie vom 20.04.2018 Az.: TOB-MÜN 1826178).

Außerdem wird auf die Stellungnahme insoweit reagiert, dass das östlichste Baufenster um 4 Meter reduziert wird (also von der Bahn abrückt) und lt. Auskunft der Bahn gegenüber der Gemeinde im Zuge der derzeit stattfindenden Erneuerung dieser 110-KV Leitung damit zu rechnen ist, dass diese um 5 Meter erhöht wird. Was den Abstand der Leitung zum nächstgelegenen Wohngebäude weiter deutlich erhöht.

### **VII. Grünordnung**

Die durch Planzeichen und textlich dargestellten grünordnerischen Festsetzungen sichern eine Mindestdurchgrünung des Plangebietes und eine gute Ortsrandgestaltung, wobei der intensive Pflanzgürtel zur Bahnlinie hin auch zu einer Minderung der Bahnemissionen beitragen soll.

Um Spielräume in der konkreten Ausführung zu eröffnen, wird gefordert, dass mit dem Bauantrag ein qualifizierter Freiflächengestaltungsplan vorzulegen ist.

Die Beschränkung der zulässigen Gehölzarten auf standortgerechte, stadtklimaverträgliche Arten, mit Verzicht auf landschaftsfremde Nadelgehölzarten, sichert eine orts- und landschaftstypische Eingrünung.

### **VIII. Erschließung**

#### Straße

Die straßenmäßige Erschließung der neuen Gebäude erfolgt über eine neue Ortsstraße sowie einen Eigentümerweg und eine Privatstraße.

#### Wasserversorgung

Die neu zu errichtende Wasserleitung kann an das bestehende Versorgungsnetz der gemeindlichen Wasserversorgung angeschlossen werden. Die Wasserversorgung ist gesichert.

#### Abwasserbeseitigung

Der neue Kanal zur Abwasserbeseitigung (Schmutzwasser) kann an das bestehende Kanalnetz der Gemeinde angeschlossen werden. Die bestehenden Kanalleitungen sind dazu ausreichend aufnahmefähig.

### Niederschlagswasser

Niederschlagswasser von privaten Hof- und Zufahrtsflächen sind möglichst auf den jeweiligen Grundstücken flächig über die belebte Oberbodenzone zu versickern. Eine Ableitung auf die öffentliche Verkehrsfläche ist unzulässig. Niederschlagswasser der privaten befestigten Flächen und Dachflächen ist im jeweiligen Grundstück entsprechend den geltenden Vorschriften zu versickern.

Es ist eigenverantwortlich zu prüfen, inwieweit bei der Beseitigung von Niederschlagswasser eine genehmigungsfreie Versickerung möglich ist. Die Vorgaben der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung (NWFreiV) und der technischen Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer (TREN OG) bzw. in das Grundwasser (TREN GW) sind dann einzuhalten.

Andernfalls ist eine wasserrechtliche Genehmigung mit entsprechenden Unterlagen bei der unteren Wasserrechtsbehörde im Landratsamt zu beantragen.

### Fernwärme

Die neuen Gebäude sind an das Fernwärmenetz der Gemeinde Ainring anzuschließen. Für die Grundstücke ist Anschluss- und Benutzungszwang gemäß der Satzung für ein öffentliches Fernheizwerk der Gemeinde Ainring vorgesehen.

### ÖPNV

Der Planbereich liegt nur rd. 100 m vom Bahnhof der Bahnlinie Freilassing/Berchtesgaden entfernt. Auf der Bahnlinie besteht ein S-Bahnbetrieb mit enger Taktung. (siehe Immissionsschutzgutachten)

Der Knotenbahnhof Freilassing mit den Umsteigemöglichkeiten Richtung München, Salzburg und Mühldorf ist mit der S-Bahn in weniger als 10 Minuten zu erreichen.

### Kosten

Unwirtschaftliche Aufwendungen entstehen der Gemeinde durch diesen Bebauungsplan nicht.

## **IX. Bebauungsplaninhalte**

Der Bebauungsplan wird als qualifizierter Bebauungsplan aufgestellt. Er regelt Art und Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen.

Ainring, **18.09.18**  
**Gemeinde Ainring**



Eschlberger  
Erster Bürgermeister



Magg Architekten Partnerschaft mbB, Laufener Straße 55, 83395 Freilassing,  
Aufgestellt: 27.02.2018

geändert: 07.05.2018

geändert: 06.08.2018

zuletzt geändert: 18.09.2018